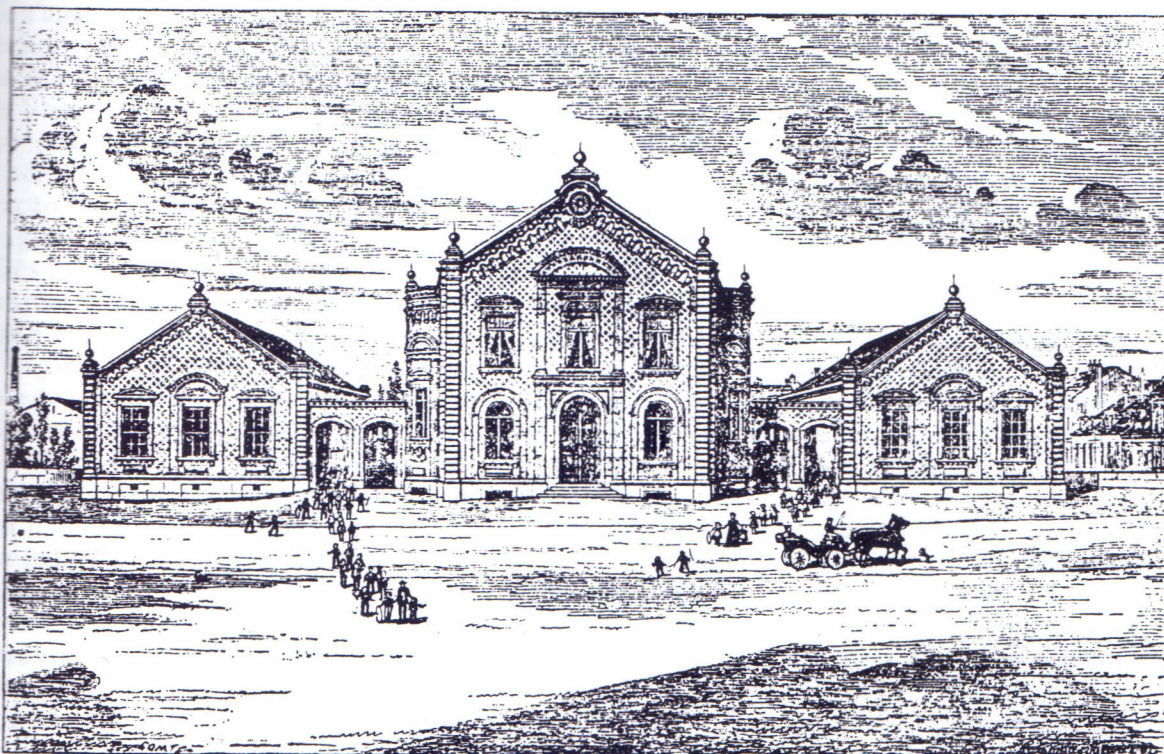


L'ARCHEOLOGIE INDUSTRIELLE EN FRANCE

N° 24-25 - 1994

Colloque International au Familistère de Guise
16 - 17 octobre 1993

VILLAGES OUVRIERS, UTOPIE OU REALITES ?



Vue des écoles et du Théâtre prise de l'entrée centrale du Familistère

Organisé et édité par
L'HEUR DE LAON et le CILAC

U. M. - S. D.

ERG

147234

111.375(467.121) 18/19

e

96/02/16

**UNE INITIATIVE PHILANTHROPIQUE
AU DEBUT DU XX^e SIECLE : LES QUARTIERS OUVRIERS DU JOURNAL
"O COMERCIO DO PORTO"**

José M. Lopes Cordeiro

Bien que la ville de Porto soit normalement connue comme la "capitale du travail", dans une claire référence à l'importance du processus d'industrialisation qu'elle a vécu, il faut reconnaître que celui-ci ne commence, vraiment qu'après la deuxième moitié du XIX^e siècle. Les nouvelles conditions politiques établies dans le pays après la victoire définitive du régime libéral en 1834 et, principalement, l'ambiance d'accalmie politico-sociale qui a suivi la période connue sous le terme de "Regeneração", entre 1851 et 1868, ont permis le démarrage effectif du processus d'industrialisation. Dès lors, il était indispensable de procéder à une réorganisation économique du pays, de manière à éliminer les vestiges du système d'Ancien Régime, de façon à conduire le pays dans la voie de la modernisation économique et espérer l'insérer dans le peloton des pays européens plus développés. Cette reconversion du tissu économique national, passait d'abord par la création d'un marché à l'échelle de tout le pays, pour lequel un ensemble d'infrastructures était indispensable. Dans ce sens, plusieurs mesures vont être prises, telles le projet du réseau ferroviaire, inauguré en octobre 1856, et la construction de routes (entre 1859 et 1875 ont été construits 2.883 Km de routes, et en 1884 le réseau routier atteignait les 9.155 Km), de même que la réalisation d'autres ouvrages publics et d'améliorations diverses, parmi lesquelles celles qui ont été entreprises dans le port de Lisbonne en 1887, ainsi que la construction du port de Leixões (1884-92) dont le rôle allait être important pour la ville de Porto et l'économie de la région du nord du pays.

L'industrie va aussi profiter des nouvelles conditions créées dans la période de la "Regeneração", principalement dans les deux principaux centres urbains du pays, Lisbonne et Porto. Malgré cela, les deux villes vivaient des réalités économiques considérablement différentes. Avec l'aide de deux indicateurs rele-

vés dans les "Inquéritos Industriais" [Enquêtes Industrielles] de 1845 et de 1852 sur la dimension moyenne des usines et la fréquence dans l'utilisation de l'énergie à vapeur, on constate qu'en 1845 la ville de Porto disposait seulement de quatre machines à vapeur et, en 1852, leur nombre avait seulement doublé. Néanmoins, dans cette même année, la ville de Lisbonne et ses arrondissements disposaient déjà de 53 machines à vapeur, ce qui représentait 75,7% du total national alors existant, contre seulement 11,4% pour la ville de Porto. En ce qui concerne la dimension moyenne des usines, celle-ci était toujours plus grande à Lisbonne qu'à Porto, différence qui s'accroît précisément à partir de 1845. La croissance de la ville de Porto depuis la deuxième décennie du XIX^e siècle, soit en nombre d'usines, soit en main-d'oeuvre qu'on y employait, n'a pas entraîné de transformation qualitative dans la structure industrielle de la ville. Au-delà du nombre inférieur de grandes usines, comparativement avec Lisbonne, elle était presque entièrement dominée par la petite industrie, au caractère manufacturier, et organisée en petits ateliers. Un aspect particulièrement marquant de la structure industrielle de la ville de Porto était l'existence alors généralisée du système de l'industrie à domicile, lequel va se consolider dans la deuxième moitié du XIX^e siècle, principalement dans le secteur textile cotonnier.

Bien que le Portugal n'atteigne pas les niveaux des pays développés de l'Europe de cette époque, le développement de l'industrialisation a provoqué aussi la croissance et la concentration urbaine. Néanmoins, le pays présentait une situation très différente de celle du reste de l'Europe développée, parce qu'on trouve une grande distorsion entre les deux principaux centres urbains et, en outre entre ceux-ci et les autres villes du pays. De cette façon, et d'après les recensements de la population, qui



1. Une maison d'habitation d'où l'on voit la porte d'un "îlot" (porte de droite) avec son corridor-tunnel caractéristique.



2. Les potagers de deux habitations occupées par des "îlots".

Tableau I
Evolution de la population des villes de Lisbonne et Porto (1864-1910)

Recensement	Habitants		Accroissement		Pourcentage de l'accroissement	
	Lisbonne	Porto	Lisbonne	Porto	Lisbonne	Porto
1864	197.649	90.391	4.265 -	2,15 -		
1878	227.674	110.667	30.025	20.276	15,2	22,4
1890	301.196	146.739	73.522	36.072	32,3	32,6
1900	356.311	167.955	55.115	21.216	18,3	14,5
1911	435.356	194.009	79.048	26.054	22,2	15,5

Source: MOREIRA (Manuel Vicente) Problemas da Habitação (Ensaio Social), Lisboa 1950, p. 333.

au Portugal démarrent seulement en 1864 (et à partir de 1890 tous les dix ans), le niveau d'urbanisation du pays jusqu'à la fin du XIX^e siècle n'a jamais dépassé les 15%¹.

Malgré la faible urbanisation de la deuxième moitié du XIX^e siècle, il faut reconnaître que la population urbaine grandit considérablement dans la même période. Cette croissance est la conséquence, sans doute, de l'afflux dans les villes d'une main-d'oeuvre chaque fois plus nombreuse, qui essaie d'améliorer ses conditions de vie en cherchant des emplois dans l'industrie naissante. Par conséquent, on assiste à cette période à une forte pression dans la recherche de logement, recherche non satisfaite. Le principal problème était dû au fait que les ouvriers qui travaillaient dans l'industrie ne gagnaient que de maigres salaires, pour la plupart très insuffisants pour assurer une vie digne à leurs familles, et encore moins payer les loyers. De cette façon, confrontés à la difficulté de trouver des hébergements avec des loyers compatibles avec des salaires très maigres, la plupart des ouvriers de l'industrie ont été obligés de chercher des hébergements exigus et modestes, comme c'était le cas des *cours* à Lisbonne, et des *ilôts* à Porto.

Malgré quelques similitudes, notamment en ce qui concerne les mauvaises conditions d'hygiène, les solutions trouvées à Lisbonne et à Porto pour résoudre le problème de l'hébergement de la classe ouvrière vont être différentes. Dans la capitale du pays on constate que, dans la deuxième moitié du XIX^e siècle, non seulement quelques entreprises industrielles construisent des quartiers ouvriers dans la proximité de leurs usines, mais il existe également des promoteurs immobiliers privés, investissant dans la construction de maisons pour ouvriers. Cependant, malgré leur importance à Lisbonne, *"la construction de "cours" n'a jamais atteint un nombre aussi élevé que dans le cas des "ilôts" de Porto (...); bien qu'avec*

*moins de la moitié de la population de Lisbonne, la ville de Porto avait presque cinq fois plus de personnes logée dans ce type d'hébergement"*².

Au-delà des différences déjà signalées, la solution trouvée à Porto pour l'hébergement de la population ouvrière présentait d'autres caractéristiques particulières. Ces caractéristiques dérivait de la typologie même de l'*ilôt* puisqu'elle a constitué la forme spécifique de l'habitation ouvrière développée à Porto, laquelle doit être expliquée par un certain nombre d'autres facteurs - ceux-ci aussi spécifiques de la ville de Porto - qui dans son ensemble ont déterminé le développement de cette forme d'habitation³. On doit à Manuel C. Teixeira l'explication fondamentale du processus de création des *ilôts* de Porto. Dans son travail il souligne trois aspects essentiels : 1) construction à l'intérieur des carrés urbains ; 2) rôle joué par la Mairie dans le développement de la ville au XIX^e siècle ; 3) promoteurs de cette forme d'habitation.

Dans la réalité, l'une des principales caractéristiques des *ilôts*, sinon la principale, demeure dans sa construction à l'intérieur des carrés urbains. Cette croissance vers l'intérieur, comme le souligne l'auteur cité, est l'aspect le plus important de la croissance spatiale de la ville de Porto, au XIX^e siècle. Néanmoins, pour comprendre quelques-unes des raisons qui ont été à l'origine de cette forme particulière de développement spatial, comme des caractéristiques typologiques des *ilôts*, il faut souligner l'impact des lumières, dans la deuxième moitié du XVIII^e siècle. Dans le choix de cette orientation, João de Almada, cousin du Marquis de Pombal, a joué un rôle important. Il a été envoyé à la ville de Porto en 1757 avec pour mission de mettre fin au soulèvement populaire, à la suite des immenses privilèges alors accordés à la Compagnie d'Agriculture des Vins du Haut-Douro. João de

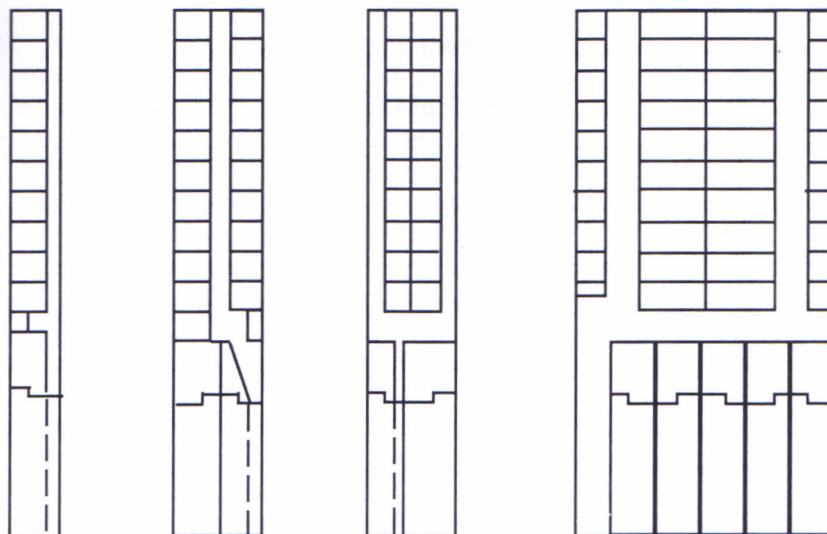
Almada a exercé le poste de gouverneur civil et militaire jusqu'à sa mort en 1786. Exerçant les mêmes fonctions, son fils Francisco de Almada e Mendonça lui succéda et poursuivra sa politique, jusqu'en 1804. Aussitôt après sa nomination en 1757, João de Almada manifeste un spécial intérêt pour le développement de la ville. Il crée, grâce au Marquis de Pombal, un organisme autonome - la Junta des Travaux Publics de Porto, non seulement dans l'objectif d'orienter les principales lignes de développement urbain de la ville, mais aussi de réaliser plusieurs programmes d'améliorations et embellissements urbains, que sa prospère activité commerciale devait permettre.

"L'urbanisation de Porto va donc se réaliser, à partir de 1758, à travers l'activité complémentaire de deux organismes : la Compagnie d'Agriculture des Vins du Haut-Douro (dont le siège était à Porto) et la Junta des Travaux Publics, dans un contexte où la politique du pouvoir central, l'économie et l'architecture sont liées, plus systématiquement, sans doute, que dans la plupart des grandes villes européennes où se réaliseraient des programmes urbains. D'où l'heureuse formule anglaise par laquelle on l'a définie : the Architecture of Port-Wine"⁴.

La politique d'urbanisation mise à exécution par les Almada va chercher à satisfaire la bourgeoisie commerciale à laquelle elle était destinée. Quatre grands vecteurs d'expansion sont constitués par les nouvelles rues alors ouvertes : rues de l'Almada, de Santa Catarina, Direita de Santo Ildefonso, et de Cedofeita. La liaison postérieure, de façon transversale, de ces rues entre elles, conjointement avec les rues entre-temps ouvertes, ont permis de définir une nouvelle structure urbaine, indépendante de son noyau médiéval. Ces rues nouvelles, plus larges, rectilignes (parfois avec plus de 1.000 mètres de longueur), vont être l'objet d'une urbanisation régulière, imposée par la Junta des Travaux Publics. *Sa base était une parcelle de terre avec 25 paumes de largeur, soit 5,5 mètres, et généralement très long, ne pouvant atteindre même les 100 mètres. Ce lot urbain étroit, caractéristique de la ville de Porto, allait être utilisé dans la majeure partie des développements urbains au XIX^e siècle. (...) Le lotissement régulier du sol urbain en lots de 5,5 mètres de façade, ou des multiples de cette valeur pour des bâtiments plus grands, eut des conséquences directes dans le futur développement des "ilôts", à l'origine des caractéristiques typologiques de cette forme d'habitation. Dans sa forme la plus simple un "ilôt" se compose de rangées de petites maisons, pour la plupart d'un seul étage, construites au long*

de ces lots étroits : sur un seul rang quand elles sont construites dans un seul lot ou sur deux rangs - "back-to-back" - quand elles sont construites en deux rangs. Toutes ces maisons aboutissent à un étroit couloir d'une largeur qui, généralement, n'excédait pas les 1,5 ou 2 mètres, parfois d'un mètre environ, le strictement nécessaire pour donner le passage aux habitants de "l'ilôt"⁵. Dans leur majorité, c'étaient des maisons en terre battue, sans canalisation, une commodité que la ville de Porto ne connut qu'à partir de 1887, ni aucune condition de salubrité. Des centaines de personnes y demeuraient, et jetaient les vidanges dans une fosse, privilège du propriétaire de l'ilôt qui vendait le fumier aux agriculteurs des arrondissements de la ville. Ces maisons, dont la surface individuelle ne dépassait pas les 16 m², étaient bâties dans les longs et étroits potagers à l'arrière des résidences des classes moyennes (donc, à l'intérieur des carrés définis à l'époque des Almada), et donc cachées à un observateur de la rue. A cette époque, un grand nombre de ces familles des classes moyennes ne vivait plus dans l'aisance qu'elles avaient connues quelques décennies auparavant - situation qui se traduisait également dans l'état de conservation de leurs résidences - et essayait de trouver de cette façon quelques revenus qui leur permettent d'améliorer leur situation économique. Une caractéristique presque commune à tous ces ilôts consistait dans l'accès, déjà décrit, qui s'effectuait par un couloir étroit, lequel passait au rez-de-chaussée, mais sous la résidence bâtie en face de la rue (formant, dans la plupart des cas, un tunnel), et aboutissait dans le dit ilôt.

La prolifération des "ilôts" tout au long du XIX^e siècle a été facilitée par l'attitude de total passivité de la Mairie en ce qui concerne le logement social. Pendant presque tout le XIX^e siècle jusqu'en 1889, les exigences de la Mairie vis à vis des promoteurs immobiliers se limitaient au contrôle des constructions élevées au bord de la rue et, à partir de cette date, sur les maisons bâties jusqu'à une distance de 5 mètres de la rue dont il suffisait de présenter le croquis de l'élévation principale. Ce n'est qu'en 1905, avec la publication d'un nouveau Code d'Arrêtés de la Mairie, qu'il sera obligatoire de présenter à la Mairie un projet complet - avec les plans, élévations et coupes - quelque soit le chantier à réaliser dans la ville, indépendamment de sa localisation par rapport à la rue. Implantés à l'intérieur des carrés urbains, les ilôts échappaient ainsi au complet contrôle de la Mairie. De son côté, la Mairie non seulement évitait d'interférer dans l'activité de la construction des ilôts, mais de plus elle ne pratiquait aucune politique de construction alterna-



Principales typologies des "ilôts", d'après M. C. Teixeira.

tive qui aurait pu contribuer à la résolution du problème. *"Pour les successives administrations municipales au long du siècle, la ville bourgeoise était la seule réalité existante. Les "ilôts" étaient vus comme quelque chose d'extérieur à cette apparente réalité, et pourtant n'étaient pas considérés ou, du moins, mentionnés dans les politiques municipales formulées par les diverses administrations"*⁶.

Les aspects analysés ci-dessus n'expliquent pas entièrement la raison pour laquelle la solution, à Porto pour résoudre le problème du logement de la classe ouvrière au XIX^e siècle s'est réduite pratiquement à la construction d'ilôts. Comme a mentionné Manuel C. Teixeira, dans l'article cité, il est indispensable de prendre en considération deux autres aspects, étroitement liés : le niveau salarial des potentiels locataires des *ilôts* et le rôle joué par les promoteurs de ce type d'habitation. Devant un afflux de population important qui, comme on l'a déjà vu, a caractérisé la ville de Porto dans la deuxième moitié du XIX^e siècle (voir Tableau I), et la nécessité de loger cette population, il a fallu prendre en considération la capacité que cette dernière possédait pour payer l'hébergement qu'on allait lui offrir. Il n'a pas été difficile de constater que, devant les bas salaires des ouvriers industriels, ceux-ci ne pouvaient assumer des loyers très élevés. De cette façon, les promoteurs immobiliers traditionnels ne se montraient guère intéressés à bâtir des maisons à prix réduit, laissant ce secteur du marché du logement sous le contrôle de groupes sociaux détenteurs de capitaux réduits. Ceux-ci trouvaient un domaine privilégié pour leurs économies car la construction des "ilôts" demandant des montants limités,

étaient très recherchés. La disponibilité de terrains à l'intérieur des carrés urbains - conséquence de leur tracé défendu à l'époque des Almada - va favoriser cet essor et, simultanément, donner sa particulière configuration à l'espace urbain. Dans une autre perspective *"la petite échelle de ces entreprises, et le petit investissement qu'elles représentaient, a fait des "ilôts" l'objet de l'activité spéculative de larges secteurs des classes moyennes de Porto au XIX^e siècle. Cette forme d'habitation, sans coûts d'urbanisation, avec une intense utilisation du sol, et pratiquement sans infrastructures, assuraient le profit maximum des capitaux investis, et était donc un terrain d'élection pour l'investissement de petits capitaux"*⁷.

Il est important de souligner que dans ce processus de construction de maisons à prix réduit, d'autres formes d'habitation, comme celles qu'on trouvait à Lisbonne (bien que dans une petite échelle) et, surtout, dans d'autres villes européennes industrialisées n'ont pratiquement jamais surgi. À part la Companhia Fabril de Salgueiros, une usine textile qui a construit un ensemble de 47 maisons pour ses ouvriers, on ne connaît aucun autre exemple dans la ville de Porto, au XIX^e siècle. Ceci, à notre avis, est le résultat du faible niveau d'industrialisation de la ville. Dans celle-ci, on trouvait surtout des manufactures du secteur textile cotonnier, où les ateliers et le système d'industrie à domicile jouaient un rôle très important. Les usines modernes, situées particulièrement dans les secteurs textile et métallurgique, ne dépassaient pas la douzaine, à l'époque. Confirmant cette faiblesse du tissu industriel de Porto où, comme nous l'avons vu, la petite entreprise était prépondérante, on re-

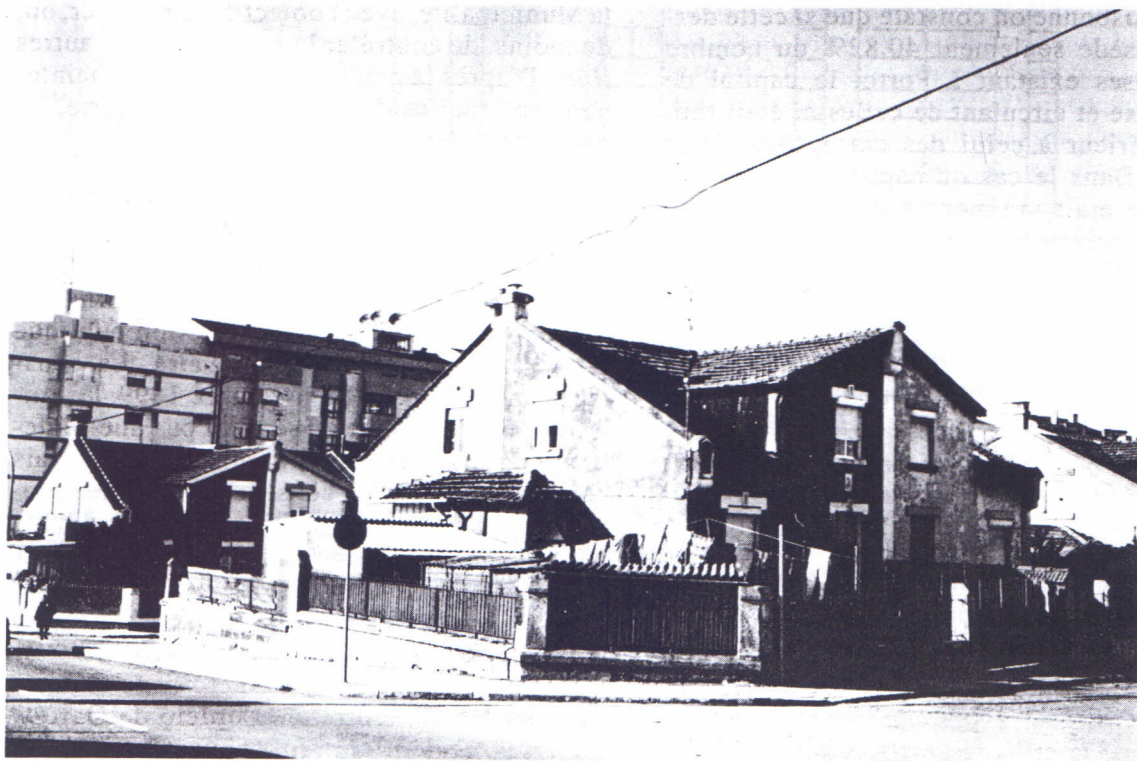
lève un manque constant de capital. Par exemple, si l'on compare l'industrie de Porto avec celle de Lisbonne on constate que si cette dernière possède seulement 40,82% du nombre d'entreprises existant à Porto, le capital de départ, fixe et circulant de celles-ci était toujours inférieur à celui des entreprises de la capitale. Dans le cas du capital circulant, la différence était vraiment considérable, puisque Porto présentait une valeur 7,85 fois inférieure à celle de Lisbonne. De cette façon, on comprend qu'une bourgeoisie industrielle de faible capacité économique n'ait pas eu la possibilité de réaliser des initiatives à caractère social et philanthropique comme, malgré tout, on peut en trouver à Lisbonne. Là, on a plusieurs exemples d'entreprises industrielles qui ont construit des quartiers ouvriers dans leur environnement, ou ont développé d'autres types d'initiatives comme les villas et les blocs d'habitation collective, et où, en outre, un petit nombre de constructeurs privés investissait dans le marché de l'habitation à prix réduit.

La croissance démographique très accentuée que la ville de Porto a connue dans le dernier quart du XIX^e siècle, résultant en grande partie du développement de son processus d'industrialisation, a aggravé les conditions d'habitation dont souffrait une grande partie de la population, principalement celle qui travaillait dans les usines. Près de la moitié de la population de Porto se concentrait dans des îlots d'infection, où vivaient des centaines de familles pauvres, dans des maisons en terre battue sans air, ni lumière. Il n'est donc pas surprenant que des épidémies comme celle de la peste bubonique qui s'est propagée dans la ville en 1899 ait vu ses principaux foyers d'infection localisés, précisément, dans les zones d'îlots. En effet, plusieurs épidémies au XIX^e siècle ont fait de la ville de Porto celle qui avait le taux de mortalité le plus élevé du pays. D'après les données recueillies par un médecin très connu dans la ville, Ricardo Jorge, les taux moyens de mortalité que la ville a enregistrés dans les décennies de 1870, 1880 et 1890 ont été, respectivement, de 28,4%, 32,9% et 29,5%, raison pour laquelle il l'a qualifiée comme l'une des plus mortifères de l'Europe. L'épidémie de peste bubonique de 1899 eu comme conséquence de porter l'attention sur une réalité jusqu'alors inconnue à l'intérieur des carrés urbains. C'était une autre face de la ville qui subitement surgissait aux yeux de l'opinion publique et des autorités municipales.

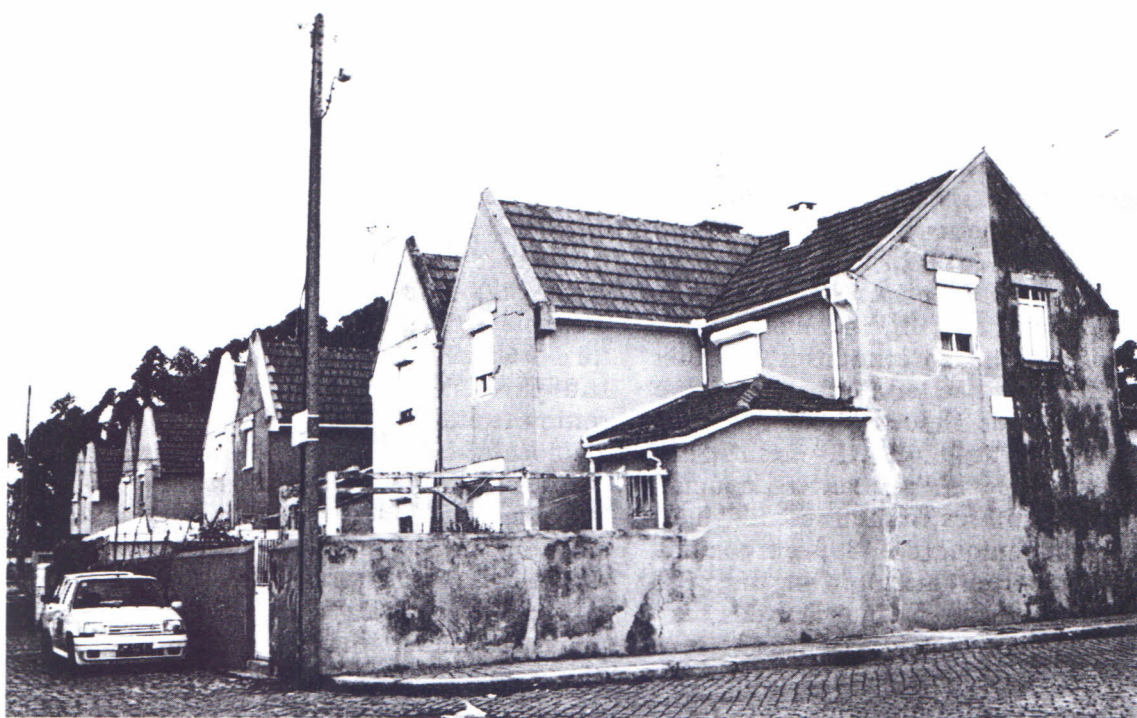
Bien que, sur le moment, de grandes initiatives pratiques n'aient pas été réalisées, la constatation de cette réalité a conduit à la promulgation de plusieurs mesures législati-

ves parmi lesquelles on souligne la publication, en 1905, d'un nouveau Code d'Arrêtés de la Municipalité, avec l'objectif d'empêcher, ou, du moins, de contrôler la construction d'autres îlots. D'après le nouveau Code, il était maintenant obligatoire de présenter, à la Mairie, un projet complet de toute construction qu'on prétendait réaliser dans la ville, indépendamment de sa localisation par rapport à la rue. Finalement, à la fin de cette année-là, on commence le projet du premier quartier d'O Comércio do Porto, une initiative unique de ce journal de Porto qui proposait une souscription publique pour réunir le montant nécessaire. La construction démarre le 12 novembre 1899. La singularité de cette initiative n'est pas due seulement à son caractère philanthropique, mais surtout parce qu'elle constitue le premier projet digne de ce nom pour faire face au problème du logement des classes sociales à faibles ressources de la ville de Porto.

Entre 1899 et 1904 furent construits trois quartiers ouvriers d'O Comércio do Porto : ceux de Monte Pedral, de Lordelo do Ouro et de Antas, ce dernier ayant été postérieurement l'objet de petits agrandissements. Cependant, aucun des trois quartiers n'a atteint les objectifs que leurs promoteurs s'étaient fixés. Dans un document signé par les propriétaires d'O Comércio do Porto, Henrique Carlos de Miranda, Francisco de Souza Carqueja et Bento Carqueja, à part l'allusion au *"concours de citoyens bienfaiteurs"*, ils soulignent que le quartier à construire *"aurait les meilleures conditions hygiéniques et serait organisé d'après les meilleurs modèles de ces fondations en ce qu'elles ont d'applicable dans notre pays"*⁸. D'ailleurs, le choix du lieu même pour la construction du quartier ouvrier, à l'époque une zone périphérique de la ville mais où se trouvaient concentrées d'importantes usines comme la Companhia Fabril de Salgueiros, fut pris en considération, comme le prouve la lettre d'O Comércio do Porto, envoyée à la Mairie le 28 novembre 1905, lui proposant l'administration exclusive du quartier tout juste construit : celui-ci était cédé à l'édilité *"pour que le quartier de Monte Pedral se développe et s'agrandisse, de manière à constituer un ensemble d'habitations bon marché et saines dans l'un des plus pittoresques et plus salubres quartiers de la ville"*⁹. La Mairie de Porto s'était déjà prononcée dans ce sens, lors de sa résolution prise en session plénière du 5 octobre 1899, décrivant le quartier comme un *"ensemble de maisons économiques et saines exclusivement destinées à des ouvriers"*¹⁰. On comprend alors après la tragédie provoquée par l'épidémie de peste bubonique, la préoccupation de garantir la salubrité et l'hygiène dans ce genre d'habitations.



3. Des habitations groupées par quatre, de l'ancien quartier ouvrier d'O *Comércio do Porto* (quartier du Monte Pedral). C'est un projet de l'architecte Marques da Silva.



4. Des habitations groupées par quatre, de l'ancien quartier ouvrier d'O *Comércio do Porto* (quartier d'Antas).

Bien que l'initiative de la construction de ces quartiers ait été de l'Administration du journal *O Comércio do Porto* avec Bento Carqueja, l'une des personnalités les plus éclairées de son temps et l'un des plus remarquables intellectuels de la ville, elle ne fut possible que grâce à la collaboration financière de nombreux particuliers, d'où se détache le rôle joué par le Comte de Burnay, l'un des plus grands capitalistes portugais de la seconde moitié du XX^e siècle.

Tableau II
Produit des souscriptions réalisées pour la construction des quartiers ouvriers à Porto (1899-1904)

Année	Montant (reis)
1899	22.601\$641
1900	6.323\$134
1901	3.840\$000
1902	3.765\$190
1903	2.270\$000
1904	2.660\$000
Total	41.399\$985

Source : CARQUEJA (Bento) *O Comércio do Porto ao Completar 70 Anos. Notas para a sua história*, Oficinas do Comércio do Porto, Porto 1924, p. 155.

Il est important de faire remarquer qu'à l'exception de la dernière année où ils augmentent légèrement, les montants des souscriptions publiques diminuent notablement, nous montrant qu'une fois vaincue l'épidémie, les bienfaiteurs ont vite oublié le problème des très mauvaises conditions de logement de la classe ouvrière. De toutes façons, et malgré le bilan positif de ces initiatives d'*O Comércio do Porto*, le problème du logement ne pouvait être résolu à l'aide de la charité publique. En 1924, 100 familles habitaient dans les trois quartiers ouvriers, avec un total de 465 personnes, ce qui était bien insuffisant pour les nécessités de logement de la classe ouvrière de la ville¹¹. Celle-ci continuait à se servir des *ilôts* pour résoudre ses problèmes de logement, et en février 1939 dans une enquête sur les *ilôts* de Porto, réalisée par la Mairie, on comptait l'existence de 1.152 "ilôts" avec 13.000 foyers et 45.291 habitants, à savoir¹², 17,4% de la population de la ville. De plus, et bien que la construction de nouveaux "ilôts" soit contrôlée par la Mairie, ceux qui existaient jusqu'alors se sont maintenus en nombre significatif, jusqu'à nos jours.

Le caractère philanthropique de ces initiatives fut souvent remarqué par de nombreux

auteurs qui ont montré que non seulement les loyers que les ouvriers payaient étaient assez bas mais qu'en plus, *le montant de ces loyers était destiné à faire des réparations et à construire de nouveaux édifices*¹³. Effectivement, dans le premier rapport annuel sur l'oeuvre entreprise, on affirme que *"les recettes des quartiers doivent être appliquées dans l'augmentation constante du nombre d'habitations qui les constituent"*¹⁴. De même dans le document que ses promoteurs ont envoyé à la Mairie en 1905, lors du changement d'administration¹⁵. Cependant, les initiatives prises dans ce sens furent très limitées, vu que seul le quartier de Antas fut agrandi à peine de quatre maisons en 1914¹⁶, et que le 27 avril 1919 ont commencé dans ce même quartier de nouvelles constructions¹⁷. Néanmoins, en 1934, Bento Carqueja, dans le livre commémoratif du 80ème anniversaire d'*O Comércio do Porto*, fait allusion à l'existence (dans les trois quartiers dont la construction fut félicitée par le journal), du même nombre de maisons qui avaient initialement été construites dans le total de quatre-vingt quinze, à l'exception de plus deux qui formaient un nouveau quartier (si l'on peut l'appeler ainsi), dit de *Xavier da Mota*¹⁸.

En dehors de la perspective altruiste et philanthropique qui était sous-jacente à l'initiative, il y avait aussi un caractère paternaliste et de régulation sociale que les promoteurs voulaient transmettre. Telle aspiration s'est clairement révélée dans plusieurs articles publiés dans le journal comme par exemple dans quelques passages du rapport de 1903, déjà cité : *"les habitants adoptent des habitudes d'ordre et de soin, qu'ils ne manifestaient pas auparavant ; la vie en famille tend à s'assagir. (...) Et tous les habitants du quartier constituent entre eux comme une défense commune contre tous les mauvais éléments, qui ont tendance à déranger la tranquillité et le bien être de la communauté"*¹⁹.

Destinées au logement des ouvriers, il arrivait parfois que les maisons des quartiers d'*O Comércio do Porto*, de même que d'autres qui ont été construites plus tard avec le même objectif, finissent par être occupées par des familles plus aisées, car les bas salaires qui ont toujours été payés dans l'industrie ne permettaient pas des charges avec des loyers qui, bien que réduits (dans le cas des quartiers d'*O Comércio do Porto*, environ la moitié de sa valeur locative) étaient, même ainsi, trop élevés pour la classe ouvrière de la ville. D'un autre côté, pour les promoteurs si les habitations étaient destinées au logement des ouvriers, le droit d'habitation n'était cependant pas pour tous : *"les quartiers n'ont pas été faits pour*

abriter des ouvriers indigents ; ils ont été bâtis pour recueillir les plus habiles, les plus assidus et ceux qui ont une bonne conduite, surtout comme récompense de leurs mérites plutôt que comme une aide à leurs conditions d'existence"²⁰.

La construction du premier quartier ouvrier - nommé de Monte Pedral - se fit en deux phases. Dans la première, et comme résultat de l'initiative d'O Comércio do Porto, furent construites 14 maisons, avec le projet de l'architecte Marques da Silva, et les travaux débutèrent en 1899. Le second ensemble de maisons, situé près du premier et dans un total de 12, partit de l'initiative de la Mairie, qui a utilisé à cet effet le produit d'une souscription faite auprès de la communauté portugaise résidant au Brésil, à Pará²¹. Le projet de ce second ensemble fut élaboré par l'architecte Tomás Pereira Lopes, qui s'était présenté au concours public ouvert à cet effet. Bien que présenté hors du délai prévu, il fut approuvé par la session de la Mairie du 24 décembre 1903 car il fut le seul à concourir²².

En 1903 débuta la construction du quartier ouvrier de Lordelo do Ouro, une zone également proche d'importantes usines, comme la Fundição do Ouro (une usine métallurgique), la Companhia Portuguesa de Fósforos (une usine d'allumettes), la Companhia de Lanifícios de Lordelo (une usine de lainages) et le Gasómetro (Gazomètre). Constitué d'une bande de 29 habitations à un seul étage, chacune d'elles avec salle-à-manger, cuisine et une chambre, soit 23 m², il ne fut pas dessiné par un architecte mais tout simplement par le chef de chantier, Manuel Fortunato de Oliveira Mota.

La construction du troisième quartier d'O Comércio do Porto, de 40 foyers, a commencé en 1901, dans le quartier de Antas, où, à cette époque-là existaient d'importantes usines, notamment les deux grandes usines textiles de la rue de Montebelo, il était constitué par trois types d'habitations : l'un, semblable à celui de Lordelo (à savoir des habitations en bande) ; l'autre également semblable à celui de Lordelo, mais modifié suivant les indications des médecins Miguel Bombarda et Daniel de Matos²³, qui l'ont visité lors de sa construction, lors d'un Congrès sur la Tuberculose qui s'est tenu à Porto. Ces deux ensembles furent élaborés par Manuel Fortunato de Oliveira Mota, et le troisième par l'ingénieur Gaudêncio Rodrigues Pacheco, "à la suite d'un don de D. Emília Pereira Montez Champalimaud, en hommage à la mémoire de son cher frère, le juge Joaquim Montez Champalimaud"²⁴.

De toutes les habitations construites à l'initiative d'O Comércio do Porto, il convient d'en détacher deux : celles de la première phase du quartier du Monte Pedral et celles du troisième ensemble du quartier de Antas. En effet, les types adoptés soit par Marques da Silva, soit par Rodrigues Peixoto, consistaient en des maisons groupées par quatre *constituant un seul édifice au sein d'une parcelle de terrain divisée en quatre parties égales. A chaque habitation correspondait un angle de l'édifice, avec deux façades libres, et un potager indépendant. Chacune de ces habitations, de deux étages, était composée par une salle de séjour, une salle à manger, une cuisine, deux chambres et un petit potager*²⁵. Dans le quartier de Antas, "chaque groupe de quatre maisons avec les cabinets d'aisances occupe une surface de 150,56 m² [chaque maison et son cabinet d'aisances occupe une surface de 37,64 m²] soit huit ensembles avec 1204,48 m², le reste du terrain, soit 984,56 m² était destiné aux cours, bassin, puits et maison destinée au four et allées"²⁶.

Ces deux solutions architecturales présentent un nouveau type de maison, inspiré des habitations construites par Emile Muller pour la Société Mulhousienne des Cités Ouvrières. Si en ce qui concerne Rodrigues Pacheco nous n'avons pas d'élément qui justifie ce choix (si ce n'est la simple adoption du projet du quartier de Monte Pedral), par contre le projet de Marques da Silva s'explique plus facilement. En effet, le fameux architecte s'est formé à Paris (1889-1896), où très probablement il a pris connaissance des expériences réalisées en Europe dans le domaine des habitations sociales et il est naturel qu'il ait cherché, le moment venu, à les appliquer au Portugal. Il faut remarquer aussi que les expériences européennes étaient connues au Portugal, notamment par l'Administration d'O Comércio do Porto qui, à propos de la construction du quartier de Antas, citaient les exemples du "quartier Boileau (de la Société Passy Auteuil), du quartier Cailloux (à Clichy-la-Garenne), du quartier du passage Murat, projet de Jules Cacheux, et encore celui du boulevard Kellermann"²⁷, avec pour commentaire : "suivons, au Portugal, des exemples si utiles"²⁸.

Notes

1 TEIXEIRA Manuel C. "As estratégias de habitação em Portugal, 1880-1940", *Análise Social*, XXVII (115), Lisboa 1992, p. 85.

2 *Idem*, p. 69. Traduction de ma responsabilité.

3 TEIXEIRA Manuel A. Correia "Do entendimento da cidade à intervenção urbano. O caso das "ilhas" da cidade do Porto", *Sociedade e Território*, 2, Porto 1985, p. 77. Traduction de ma responsabilité.

4 MANDROUX-FRANÇA Marie-Thérèse "Quatre phases de l'urbanisation de Porto au XVIII^e siècle", *colóquio Artes*, 2^a Série, 8, Lisboa 1972, p. 40.

5 TEIXEIRA, *Op. cit.*, 1985, p. 78. Traduction de ma responsabilité.

6 *Idem*, p. 80. Traduction de ma responsabilité.

7 *Ibidem*, p. 82. Traduction de ma responsabilité.

8 A.H.M.P., *L^o de Documentos Relativos a Termos e Escrituras*, 1899, fl. 3444. Souligné notre.

9 A.H.M.P., *L^o de Próprias* : Offícios de diferentes repartições e autoridades. 1905, fls. 617-8. Souligné notre.

10 *L^o da Nota*, n^o 63, 1899-1903, fls. 17v-19v : Escritura de acordo celebrado entre a Câmara Municipal do Porto e a Empresa do Jornal Comercio do Porto para a construção de um bairro destinado a operários nos terrenos municipais situados entre as ruas de Serpa Pinto, Constituição e Dona Maria Amélia (4.11.1889). Souligné notre.

11 CARQUEJA Bento *O Comércio do Porto ao Completar 70 Anos para a sua história*. Oficinas do Comércio do Porto, Porto 1924, p. 155.

12 MOREIRA Manuel Vicente) *Problemas da Habitação (Ensaio Sociais)*, Lisboa 1950, p. 199.

13 PIRES Olympio *Subsídio para a Resolução do Problema das Habitações Económicas para Operários Rurais em Portugal*, Sociedade Cooperativa Limitada Lisboa, 1907, p. 113.

14 Cfr. *O Comércio do Porto*, 13 de Dezembro de 1903.

15 A.H.M.P., *L^o de Próprias* : Offícios de diferentes repartições e autoridades, 1905, fl. 618.

16 A.H.M.P., *Lic. Obras* n^o 665/1914, *L^o 1309*, fls. 328-331.

17 CARQUEJA Bento *Op. cit.*, p. 155.

18 CARQUEJA Bento *O Comércio do Porto ao Completar 80 Anos. Notas para a sua história*, Oficinas do Comércio do Porto, Porto 1934.

19 CARQUEJA Bento *Op. cit.*, 1934.

20 *O Comércio do Porto* de 13 de Dezembro de 1903.

21 Cfr. CÂMARA MUNICIPAL DO PORTO *anúário da Câmara Municipal do Porto*, Ed. da Câmara Municipal, Porto 1923. Ver, também, *O Comércio do Porto* de 18 de Dezembro de 1903, e PIRES Olympio *Op. cit.*, pp. 114-115 Bento Carqueja refere por vezes que a subscrição foi efectuada junto da comunidade portuguesa do Maranhão ; pensamos que se tratará da mesma iniciativa, em virtude da relativa proximidade daquelas regiões brasileiras [Cf. CARQUEJA Bento *Op. cit.*, 1824, p. 155].

22 Voir *O comércio do Porto* de 18 de Dezembro de 1903, et *l'Anuário da Câmara Municipal do Porto* de 1923, déjà cité, p. 200.

23 CARQUEJA Bento *Op. cit.*, 1924, p. 155.

24 *Ibidem*.

25 Cfr. MATA J. Caeiro da *Habitações Populares*, Imprensa da Universidade, Coimbra 1907, citado por TEIXEIRA Manuel C. *Op. cit.*, 1992, p. 72.

26 A.H.M.P., *Lic. Obras* n^o 109/1901, *L^o 165*, fl. 257.

27 Voir *O Comércio do Porto* de 2 de Março de 1902.

28 *Idem*.

Source et références bibliographique

Sources manuscrites

Arquivo Histórico Municipal do Porto, Porto (A.H.M.P.)

Lic. Obras, n^o 109/1901, *L^o 165*, fl. 257.

Lic. Obras, n^o 665/1914, *L^o 1309*, fls. 328-331.

L^o de Documentos Relativos a Termos e Escrituras, 1899, tomo 33, fl. 344.

L^o da Nota, n^o 63, 1899-1903, fls. 17v-19v : Escritura de acordo celebrado entre a Câmara Municipal do Porto e a Empresa do Jornal Comercio do Porto para a construção de um bairro destinado a operários nos terrenos municipais situados entre as ruas de Serpa Pinto, Constituição e Dona Maria Amélia (4.11.1889).

L^o de Próprias, Offícios de diferentes repartições e autoridades, 1905, fls. 617-8.

Publications périodiques

O Comércio do Porto : 2 de Março de 1902 ; 13 de Dezembro de 1903 ; 18 de Dezembro de 1903.

Références bibliographiques

-CÂMARA MUNICIPAL DO PORTO "Colónias operárias", *Anuário da Câmara Municipal do Porto*, Ed. da Câmara Municipal, Porto 1923, pp. 198-201.

-Bento CARQUEJA *O Comércio do Porto ao Completar 70 Anos. Notas para a sua história*, Oficinas do Comércio do Porto, Porto 1924.

-Bento CARQUEJA *O Comércio do Porto ao Completar 80 Anos. Notas para a sua história*, Oficinas do Comércio do Porto, Porto 1934.

- José M Lopes CORDEIRO "Um serviço centenário : o abastecimento domiciliário de água à cidade do Porto (1887-1987)", *Arqueologia Industrial*, II Série, I (1-2), Braga 1993, pp. 11-34.

- José M. Lopes CORDEIRO "A indústria portuense durante o século XIX", *Memória da Indústria. Exposição Fotográfica sobre a Indústria no Porto*, Câmara Municipal do Porto, Porto 1993, pp. 5-15.

- Marie-Thérèse MANDROUX-FRANÇA "Quatre phases de l'urbanisation de Porto au XVIII^e siècle", *Colóquio Artes*, 2^a Série, 8, Lisboa 1972, pp. 35-46.

- José Caeiro da MATA *Habitações Populares*, Imprensa da Universidade, Coimbra 1907.

- Manuel Vicente MOREIRA *Problemas da Habitação (Ensaio Sociais)*, Minerva, Lisboa 1950.

- Olympio PIRES *Subsídio para a Resolução do Problema das Habitações Económicas para Operários Rurais em Portugal*, Sociedade Cooperativa Limitada, Lisboa 1907.

- Manuel A. Correia TEIXEIRA "Do entendimento da cidade à intervenção urbana. O caso das "ilhas" da cidade do Porto", *Sociedade e Território*, 2, Porto 1985, pp. 74-89.

- Manuel C. TEIXEIRA "As estratégias de habitação em Portugal, 1880-1940", *Análise Social*, XXVII (115), Lisboa 1992, pp. 65-89.

- Manuel C. TEIXEIRA "Portugal", in POOLEY (Colin G., ed.) *Housing Strategies in Europe, 1880-1930*, Leicester University Press, Leicester 1992, pp. 268-296.

